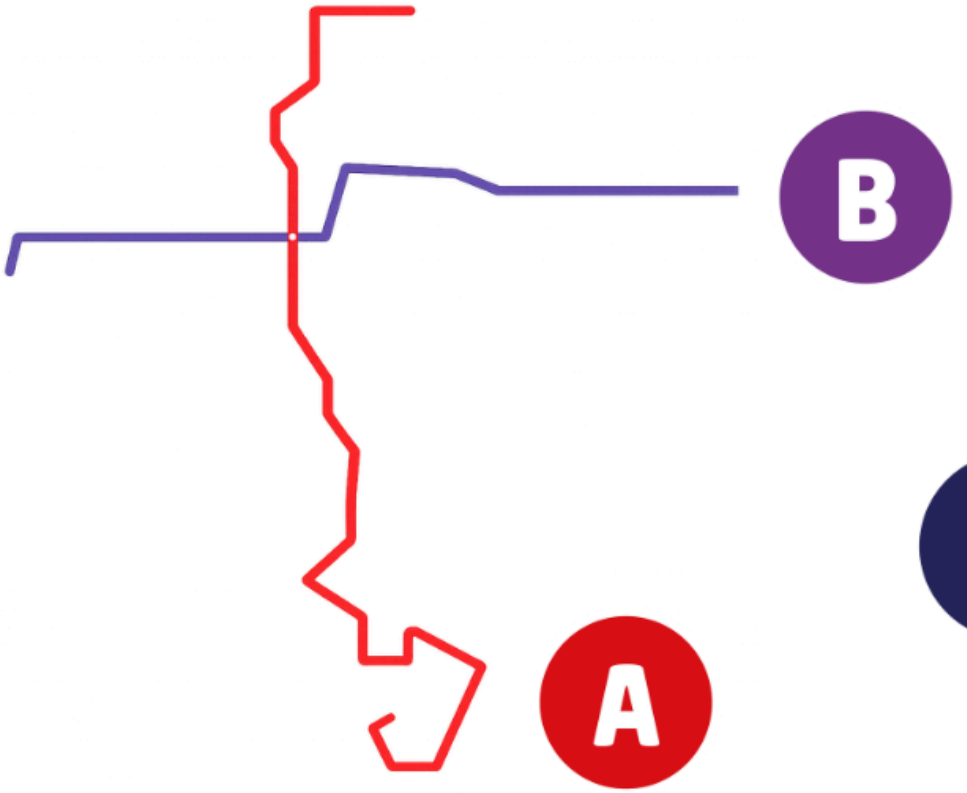
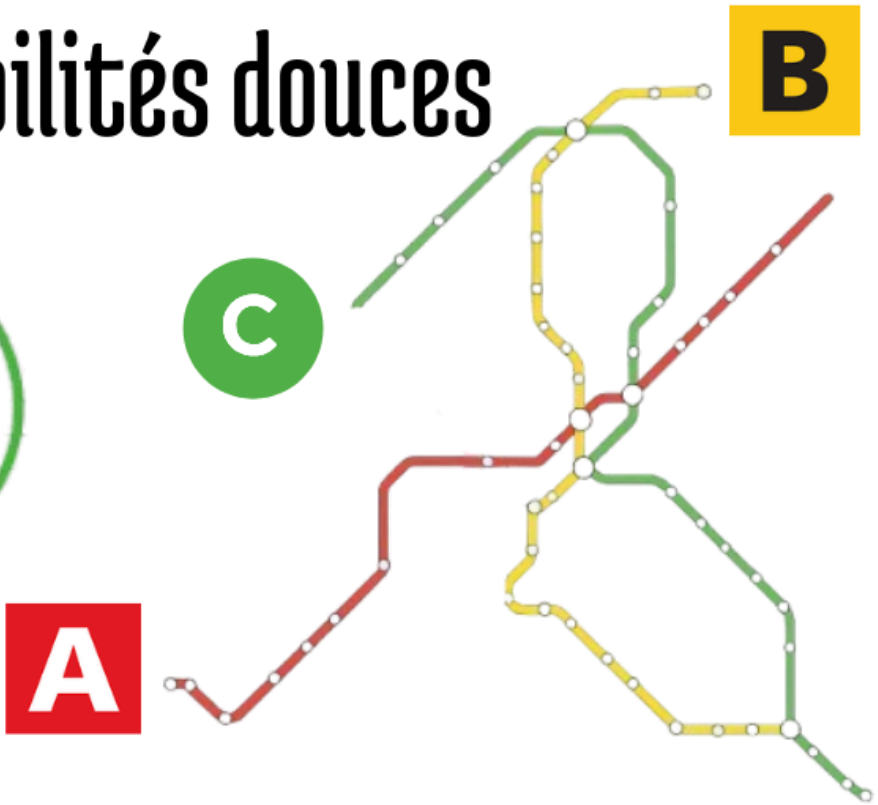


Etude comparative Toulouse-Orléans des mobilités douces



POLYTECH ORLÉANS

Supervisé par Julien Borderieux

Abstract

Ce projet d'écriture a pour but la **comparaison** des réseaux de transports en communs toulousain et orléanais, afin de mettre en lumière les qualités et défauts d'un des réseaux, en contraste avec l'autre. Cette comparaison permet de, en soulignant les qualités d'un réseau A manquante au réseau B, proposer une amélioration au réseau B et inversement. Afin de faire une telle comparaison, une **vulgarisation** du lexique de la mobilité urbaine est réalisée, cette dernière rend le texte accessible à tous, urbanistes aguerris comme simples curieux. Ce texte est donc un **essai comparatif propositionnel** qui, ne se limitant pas uniquement aux **infrastructures et mobilités** déjà en place, analyse aussi les propositions d'aménagements futurs, et propose des idées nouvelles, non mentionnées jusqu'à présent. Ce texte s'inspire donc du *Plan De Mobilité* (PDM) de l'agglomération Toulousaine et du *Plan de Déplacement Urbain* (PDU) Orléanais, des *programmes électoraux* (en ce qui concerne la mobilité) des maires en lice pour les mairies de ces villes, ainsi que de *Systèmes de mobilité urbaine dans le monde* de Gaële Lesteven.

Mots-Clefs

- comparaison
- vulgarisation
- essai comparatif propositionnel
- infrastructures et mobilités

Avant de comparer l'offre de mobilité relativement à la ville, il est possible de comparer l'offre identique dans les deux villes de transports dits "structurants" : le tramway.

Toulouse

Au sein de la ville rose, comme mentionné lors de l'analyse de l'existant, circulaient le T1 – reliant le centre-ville à Blagnac dans la périphérie et le MEET (parc des expositions et centre de conventions toulousain) – et le T2, une branche alternative reliant l'aéroport de la ville. Le T2, ayant fermé puis étant censé rouvrir comme ligne aéroport express reliant toujours blagnac à l'aéroport, je considérerais la nouvelle fonction de la ligne.

Orléans

Au sein de la cité johannique circulent les tram A et B, assurant respectivement une desserte nord-sud et est-ouest de la ville, la ligne A servant avant tout à rapprocher le quartier de La Source du centre et renforcer la dessertes aux gares de la ville là où la ligne B facilite avant tout le déplacement dans le centre ville.

plan mettant en évidence les lignes T1 et T2, ainsi que les villes de la périphérie toulousaine

Le tram T1 toulousain existe uniquement car l'établissement d'un métro était trop onéreux : un métro devait initialement être réalisé, mais devant les faibles prévisions de fréquentations, le tram fut privilégié. Et cela ce voit, en effet la ligne serpente les rue entre les bâtiments existants, partage beaucoup de son tracé avec les voitures, et possède nombre d'angles qui frôlent et bien souvent vont en dessous des 90°. Cela se ressent aussi fortement : la ligne est très lente (33 min pour aller de Beauzelle (quartier résidentiel au nord de Blagnac), à Arènes (correspondance en ville avec le métro A)), le trajet prend à peine 10 minutes de moins qu'en vélo ! Ces problèmes mettent en avant comment la périphérie desservie est mise involontairement à l'écart (aller dans le centre devient un périple).

Les lignes A et B de tram orléanaises ne rencontrent pas ce problème. Ces dernières bénéficient d'un tracé globalement bien plus linéaire et d'un bien meilleur isolement des autres usagers de la route (du moins en grande partie). La conclusion logique serait donc de mieux isoler le T1 et de lui faire adopter un trajet moins anguleux. Mais cela est impossible : les rues sont historiques et établies, elles sont étroites et ne permettent aucune marge de manœuvre, de plus, d'autres tracés pertinents sont difficilement envisageable.

Représentation du réseau de tram orléanais
(ligne A en rouge et et B en violet)

Néanmoins, le problème ne se présente pas avec le T2 autrement appelé LEA (ligne express aéroport). Cette ligne étant plus en périphérie, elle a été moins gênée par l'architecture déjà présente, de plus elle est plus courte, ce qui lui a permis un isolement quasi total. Mais – car il y a un mais – cette ligne à beau être plus optimisée d'un point de vue vitesse et fréquence, elle présente tout de même un gros défaut : son tracé. Elle remplit certes sa fonction de relier efficacement l'aéroport, mais ce au détriment de la desserte qui est limitée, et est donc peu utile aux riverains. De plus, le fait qu'elle soit reliée à l'aéroport fait grimper ses tarifs (environ 40€ plus chère par mois), car les lignes reliées à des aéroports sont moins subventionnées. Cette ligne est donc plus utile aux passagers aériens qu'aux locaux.

Le réseau de tramway Orléanais affiche donc une efficience supérieure, de par son tracé plus linéaire et existant uniquement pour servir les Orléanais, au réseau toulousain. Néanmoins il reste encore imparfait, comme cela sera mis en évidence par la "comparaison à l'échelle" qui prend en compte la taille de la ville dans la comparaison des réseaux.

1) L'offre relative à la ville

Maintenant ces réseaux analysés indépendamment, il est possible de les comparer, mais pas n'importe comment ! Pour les comparer de la manière la plus juste possible, il faut se référer à "l'échelle" des villes qui portent en leurs seins ces réseaux de transports. En effet, même si, aussi bien Toulouse qu'Orléans, ont la toutes deux la dénomination "métropole" qui leur est assignée, elle ne sont pas à la même échelle de taille et d'influence. Ce qui se répercute sur l'importance de leurs transports. Pour vous donner une idée de la différence d'échelles, 806 503 personnes habitent la métropole toulousaine alors que seulement 282 800 personnes résident dans la métropole Johannique.
Ce constat maintenant établit, la procédure de comparaison sera donc la suivante : le réseau de Tram orléanais sera rapporté au réseau de Métro toulousain, les lignes "express" de bus orléanais (ceux qui possèdent peu d'arrêts) seront rapportées au Tram/Téléo toulousain, et finalement le RER orléanais (il s'agit plus d'un ter mais

tout de même) sera rapporté à la ligne de train “Arènes-Colomiers” toulousaine. En ce qui concerne les autres moyens de transports, ils seront directement comparés sans soucis d'échelle, étant déjà équivalents.